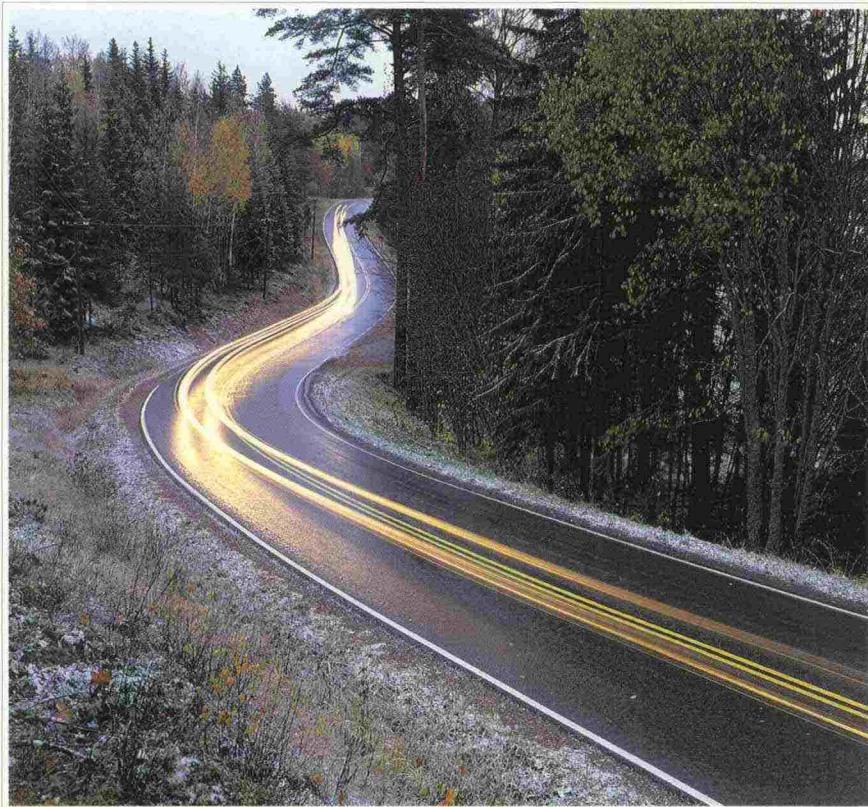




Tielaitos

TOIMINTAKERTOMUS 1991



Korjaus

Toimintakertomuksen sivulla 20
ovat valitettavasti vaihtaneet paikkaa selitetekstit
"Kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet yleisillä teillä"
ja "Tienpidon rahoitus".

Pahoittelemme.

Tiehallituksen viestintäyksikkö

KEHITYS JATKUU



Kuva: Heikki Heinö

Vuosi sitten kirjoitin tällä paikalla vuonna 1990 tielaitoksessa tehdyistä suurista muutoksista. Totesin entisen TVL:n muuttuneen tielaitokseksi ja kirjoitin tulosjohtamisen tulleen tielaitoksen toimintatavaksi. Vielä kerroin, että tulosjohtaminen ja uusi tienpitokulttuuri edellyttävät tielaitokselta ja tielaitoksen väeltä laajaa koulutustyötä, tehokasta tutkimus- ja kehittämistoimintaa sekä kaikki työyhteisöt kattavaa yhteistyön parantamista. Totesin, että visiomme 1990-lukua varten ja toimintaotettamme selvittelevä Tienviitat ohjaavat tienpidon olemusta Suomessa ainakin 1990-luvun, mutta melko varmasti pidemmällekin.

Tuollaisten toteamusten jälkeen ei vuodelta 1991 voitu odottaa kovin suuria uusia muutoksia, mutta kylläkin kaiken edellisenä vuonna tehdyn syventämistä ja laajentamista.

Näin on myös tapahtunut. Tulostavoitteita kiristettiin aikaisempien kokemusten pohjalta. Samalla myös tulosjohtamisen otetta selvästi parannettiin. Siksi voimme jälleen todeta tavoitteet saavutetuiksi. Voimme taas jakaa tulospalkkiota henkilökunnallemme. Tällä kertaa sen määrä on noin 30 miljoonaa markkaa.

Vuosi 1991 jäi Suomen taloushistoriaan vaikeana lamavuotena. Se pakotti yksityiset ja yhteisöt poikkeuksellisiin olemuksensa ja työskentelynsä tarkasteluihin. Vuodesta 1992 uhkaa tulla edeltäjänsä vaikeampi, eikä senkään jälkeen tilanne korjaudu itsestään.

Meillä tielaitoksessa aloitettiin vuonna 1991 kaavailut organisaatiomme kehittämiseksi. Tämä keskus- ja aluehallinnon uudistaminen käynnistyi nopeammin ja tehokkaammin kuin visiota kirjoitettaessa osasimme arvioida.

Tuon työn tuloksista voin kirjoittaa tällä samalla palstalla vuoden kuluttua. Kuitenkin jo nyt näyttää siltä, että olemme valmistelemassa kaikkien aikojen merkittävintä tielaitoksen organisaatiouudistusta. Tämä tehdään Suomen tienpidon pitämiseksi korkealla tasolla ja turvataksemme työntekijöidemme työpaikat. Työn päämerkitys on siinä, että piirien lukumäärä vähenee huomattavasti, alueellinen yhteistyö lisääntyy tuntuvasti ja keskushallintoon tulee uusia tulosyksiköitä.

28.2.1992

Jouko Loikkanen

Jouko Loikkanen



Kuva: Pentti Valmunen

Tielaitos pitää tiet kunnossa kaikkialla Suomessa.

TAVOITTEET SAAVUTETTIIN

Tielaitos saavutti hyvin tulostavoitteensa. Liikenneministeriö asetti vuodeksi 1991 tavoitteet, jotka koskivat liikenneturvallisuutta, ympäristöasioita, teiden kuntoa, tietuotannon taloudellisuutta, kustannusarvioiden pysyvyyttä, suunnitelmavalmiutta, yleiskustannusten vähentämistä ja tulosjohtamisen kehittämistä.

Liikenneturvallisuus parani tuntuvasti. Tavoitteen mukaan henkilövahinko-onnettomuuksien määrä ei olisi saanut ylittää vuoden 1990 lukua 4 310. Maaliskuun 1992 tietojen mukaan niitä tapahtui 4 106. Lopulliset tiedot saadaan toukokuussa.

Ympäristöasioiden tuntemus lisääntyi tielaitoksessa huomattavasti. Kehitettiin ympäristövaikutusten arviointimenettely. Laitoksen ympäristöpolitiikka valmisteltiin niin, että se voidaan hyväksyä vuonna 1992. Melu- ja pakokaasuhaittojen kustannuksia sekä pohjavesialueiden tilaa koskevat selvitykset valmistuivat. Laitos vähensi tiesuolan käyttöä.

Vilkkaiden pääteiden kunto säilyi hyvänä. Vaa-

rallisia uria ei ollut vuoden lopussa. Päälysteitä uusittiin noin 4 400 kilometriä. Kevytpäälysteteiden kunto pysyi ennallaan tavoitteen mukaisesti. Teiden kantavuus parani.

Tien rakentamisen ja kunnossapidon taloudellisuus parani 0.9 % eli hiukan alle 1 %:n tavoitteen.

Tavoitteen mukaan tiestön kehittämishankkeiden kustannusarviot eivät saaneet nousta tulo- ja menoarviossa esitetyistä. Todellisuudessa ne alenivat 4.4 % eli 360 miljoonaa markkaa.

Yleiskustannukset eli hallinnon kiinteät kustannukset vähenivät 533 miljoonasta (v. 1990) 521 miljoonaan markkaan eli 2.5 %. Tavoite oli, että ne eivät lisäänty.

Laitoksen suunnitelmavalmius säilyi hyvänä. Hankkeiden toteutus ei estynyt suunnitelmien puutteen vuoksi.

Yhtenä tavoitteena oli parantaa tielaitoksen tulosjohtamista ja sen mittareita. Tavoite toteutui hyvin. Mittausmenetelmiä kehitettiin entistä luottavammiksi.



Kuva: Reijo Hukkanen

Tielaitoksen kulttuuripäivät pidettiin Tampereella elokuussa. Juhla alkoi historiallisella kulkueella, joka esitteli tienpitomenetelmiä eri aikakausina.

VASTUU HENKILÖSTÖSTÄ

Vuonna 1991 tielaitoksessa työskenteli 10 481 henkilöä, joista määräaikaisia oli 1 500. Lisäksi lyhytaikaisessa työsopimussuhteessa oli 600 velvoitettyöllistettyä. Vakainainen henkilöstö väheni 3 prosenttia vuoden aikana.

Tielaitos haluaa tietoisesti olla hyvä työnantaja. Se harjoittaa aktiivista ja avointa henkilöstöpolitiikkaa. Vuonna 1991 valmistui laajan valmistelutyön tuloksena tielaitoksen henkilöstöstrategia. Sen neljä kulmakiveä ovat johtaminen ja yhteistoiminta, vakinaisen henkilöstön palvelussuhdeturva, henkilöstön kehittäminen ja hyvä työkuunto.

Tielaitoksen tulosjohtaminen perustuu yhteistoimintaan. Sillä parannetaan tulostietoisuutta sekä kehittämis- ja vaikutusmahdollisuuksia. Yhteistoiminta toteutuu ensisijaisesti päivittäisessä työskentelyssä ja työpaikkakokouksissa.

Vakinaisen henkilöstön palvelussuhdeturvasta huolehtiminen on tielaitoksen henkilöstöpolitiikan

tärkeimpiä periaatteita. Se vaatii henkilöstöltä joustavuutta ja halua muuttaa tehtäviä toiminnan tarpeiden mukaisesti.

Pitkäjänteisellä henkilöstön kehittämisellä varmistetaan ammattitaito muuttuvissakin oloissa. Vastuu tästä on jokaisella itsellään ja esimiehellä. Koulutus mahdollistaa myös yksilöllisen uudistumisen ja omaehtoisen itsensä kehittämisen.

Tuottavuus ja henkilöstön hyvinvointi saavutetaan kehittämällä työoloja, osaamista, työn sisältöä ja johtamista. Tavoitteina ovat koko työiän säilyvä fyysinen kunto, henkinen vireys ja hyvä työpaikan ilmapiiri. Tähän päämäärään tähtää myös vuonna 1991 hyväksytty tielaitoksen liikunta- ja kulttuuristrategia.



Kuva: Heikki Heiniö

Tielaitoksen palvelut olivat näkyvästi esillä messuilla ja näyttelyissä. Helsingissä keväällä pidetyillä Kuljetus 91-messuilla yleisöä kiinnosti mm. liikenteen automaattinen mittaus.

PALVELUA TIENKÄYTTÄJILLE

Tielaitos perustaa toimintansa asiakkaiden tarpeisiin. Laitoksen asiakkaita ovat tienkäyttäjät. Voidakseen palvella heitä parhaiten tielaitos selvittää aika ajoin asiakkaiden mielipiteitä ja toiveita palvelutarjonnasta.

Vuonna 1991 tielaitos teetti ns. syvähaastattelututkimuksen selvittääkseen asiakkaiden mielipiteiden asennetaustan. Tutkimusta varten eri puolilla Suomea haastateltiin tienkäyttäjää, elinkeinoelämän ja hallinnon edustajia sekä laitoksen henkilöstöä.

Tutkimus osoitti, että eri ryhmien toiveet suuntautuvat eri tahoille. Tienkäyttäjät arvostavat teiden kunnossapitoa ja vanhojen teiden peruskorjaamista. Kansalaiset pitävät tärkeänä oikea-aikaista tiedotusta voidakseen vaikuttaa tieasioihin. Elinkeinoelämän ja hallinnon asiantuntijat korostavat ympäristöä, turvallisuutta ja laatua. Laitoksen

henkilöstö asettaa etusijalle suunnittelun ja uusrakentamisen.

Vuorovaikutteinen toiminta asiakkaiden kanssa on vakiintunut tielaitoksen toimintatavaksi. Laitos kuuntelee aktiivisesti sille osoitettuja toiveita ja suuntaa toimintaansa näiden mukaan.

Vuoden 1991 aikana tielaitos kokosi asiakkaiden mielipiteitä lukuisissa messu- ja näyttelytapahtumissa. Muutamat tiepiirit keräsivät palautetta tienkäyttäjiltä päällystystyömailla. Kahden piirin alueella otettiin käyttöön palvelupuhelin, jonka kautta yleisö voi välittää näkemyksensä tielaitokselle.

Viime vuosina tielaitos on tehostanut tiedotustaan tienkäyttäjille. Keli- ja liikennetietoja välitetään radion liikenneohjelmissa alueellisesti ja valtakunnallisesti.

Pääkaupunkiseudun kelitiedote näkyy teksti-



Kuva: Voitto Pulkkinen

Ouluntullin palvelualue sai vuoden matkailutuote -palkinnon. Ouluntullissa on tielaitoksen tiedotuspiste, ja sen palveluja esittelee Merja Syväniemi.

televisiossa. Tietöistä julkaistaan vuosittain kartta, ja päällystys- ja rakennustöistä tiedotetaan pitkin kesää.

Tiesääpalvelu

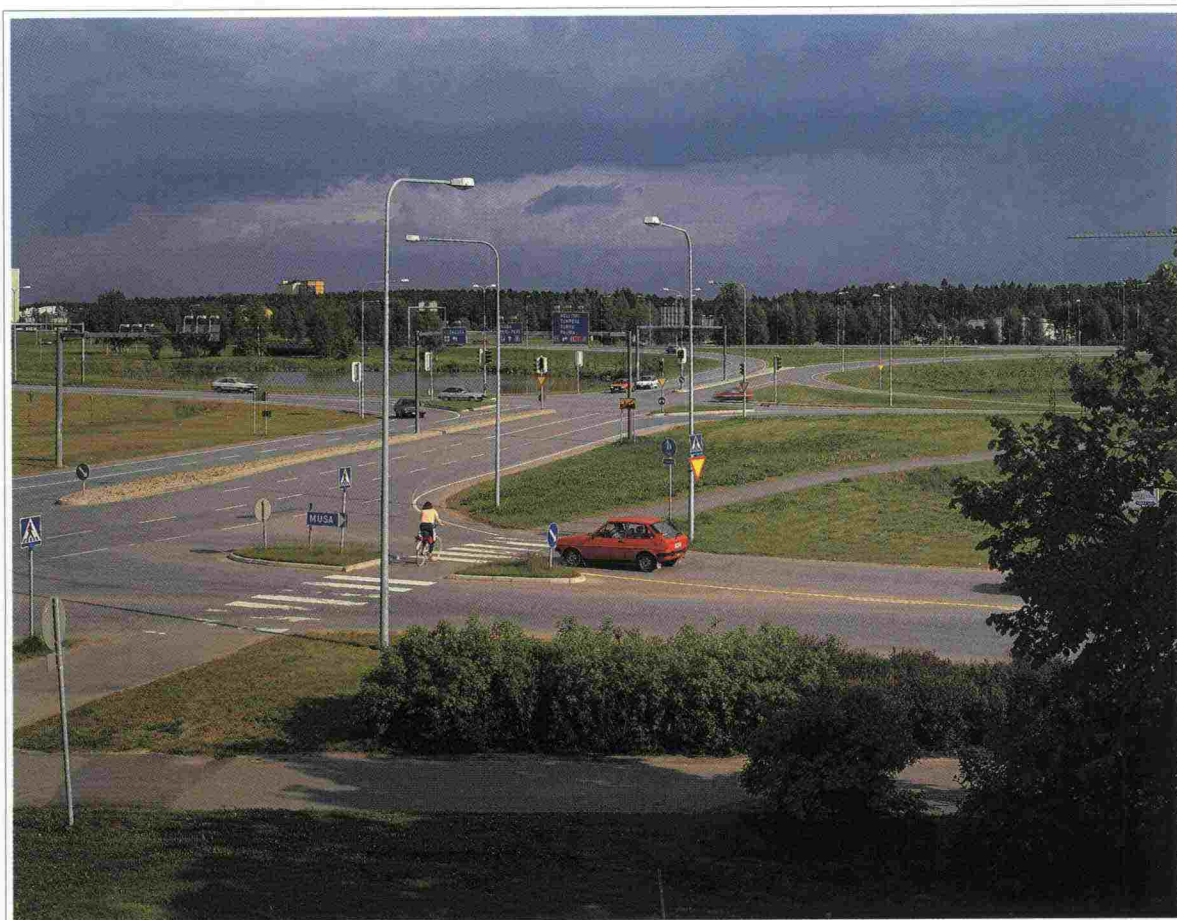
Tiesääpalvelujärjestelmä on nyt tielaitoksen kaikkien tiemestaripiirien käytössä. Koko maan kattava järjestelmä otettiin käyttöön joulukuussa 1991. Teiden talvikunnossapito edellyttää hyvää toimintavalmiutta ja oikea-aikaisia toimia muuttuvissa sääoloissa.

Sää- ja kelitilanteiden oikealla ennakkoinnilla on suuri merkitys liikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle sekä kunnossapitotöiden järjestämiselle. Tiesääpalvelusta koituvat taloudelliset hyödyt on arvioitu moninkertaisiksi tehtyihin investointeihin verrattuina.

Järjestelmä välittää käyttäjien mikrotietokoneille

tosiaikaiset tiedot tiesääasemilta sekä Ilmatieteen laitoksen tuottamat sääennusteet, säätutka- ja satelliittikuvat. Tiesääasemia on 133, ja niitä lisätään lähivuosina paikallisten tarpeiden mukaan.

Uudet tarkat säätiedot mahdollistavat entistä paremmin eri tilanteiden hallinnan. Tämä koskee varsinkin tien jäätymisen ennakointia. Lämpötilojen seuranta mm. varoittaa ajoissa mustan jään synnystä.



Kuva: Simo Rista

Tie paikallaan -kilpailussa palkittiin onnistuneimpia tieratkaisuja. Voittajaksi valittiin valtatie 2:n parantaminen Porissa.

TIE JA YMPÄRISTÖ

Ympäristöhaittojen kustannukset

Ympäristökysymykset ovat keskeisesti esillä, kun tarkastellaan tiehankkeiden vaikutuksia. Viime aikoina on korostunut tarve arvioida ympäristöhaittoja rahassa ja sisällyttää kustannukset hankkeiden kannattavuuslaskelmiin.

Tiehallituksen asettama asiantuntijaryhmä laati vuonna 1991 selvityksen melun ja pakokaasujen haittakustannuksista. Niiksi arvioitiin 4,5 miljardia markkaa vuodessa. Tästä melun osuus on 1,6 miljardia ja pakokaasujen 2,9 miljardia markkaa. Viimemainituista 1,5 miljardia aiheutuu ilmaston muutoksista.

Tielaitos sisällyttää vastaisuudessa melu- ja pakokaasuhaittojen kustannukset tiehankkeiden kannattavuuslaskelmiin. Tämä lisää hankkeiden

yhteiskuntataloudellisen tarkastelun kattavuutta ja luotettavuutta.

Teiden suolaus

Suolaa on käytetty pääteiden liukkaudentorjunnassa jo 1960-luvulta lähtien. Suolan vaikutus suuriin pohjavesialueisiin on ollut havaittavissa, joskin se on jäänyt vähäiseksi. Siellä missä suolapitoisuus on estänyt veden käytön, tielaitos on maksanut korvauksia tai rakentanut uuden vesihuollon.

Suolan aiheuttamat ongelmat ovat puhutuimpia tienpidon ympäristövaikutuksia.

Tielaitos on tutkinut asiaa yhdessä vesi- ja ympäristöhallinnon kanssa, ja työ jatkuu. Suolan vaikutuksesta Salpausselän alueen pohjavesiin



Kuva: Simo Rista

Kiteen - Korkeakankaan maantie sopeutuu hyvin pohjoiskarjalaiseen maisemaan.

valmistui tutkimus vuonna 1991. Myös tiepiirit ovat kartoittaneet tilannetta alueillaan.

Ympäristön kuormituksen vähentämiseksi tielaitos on ottanut käyttöön uutta liuossuolaustekniikkaa. Suolankäytön vähentämiseen pyritään monin keinoin erityisesti arimilla alueilla.

Tielaitos on kehittänyt ratkaisuja, jotka samanaikaisesti tehostavat talvikunnossapitoa ja säästävät ympäristöä.

Uudet ohjeet pohjavesien suojausrakenteista otettiin käyttöön vuonna 1991. Ne koskevat sekä uusien teiden rakentamista että vanhoille teille tehtäviä suojausratkaisuja.

Tie paikallaan -kilpailu

Tielaitos järjesti vuonna 1991 ensimmäisen keran Tie paikallaan -kilpailun. Sillä haettiin 1980-luvun onnistuneimpia tiehankkeita. Kilpailun avulla haluttiin edistää laadukkaiden ja ympäristöön hyvin sopeutuvien tiehankkeiden suunnittelua ja

toteutusta.

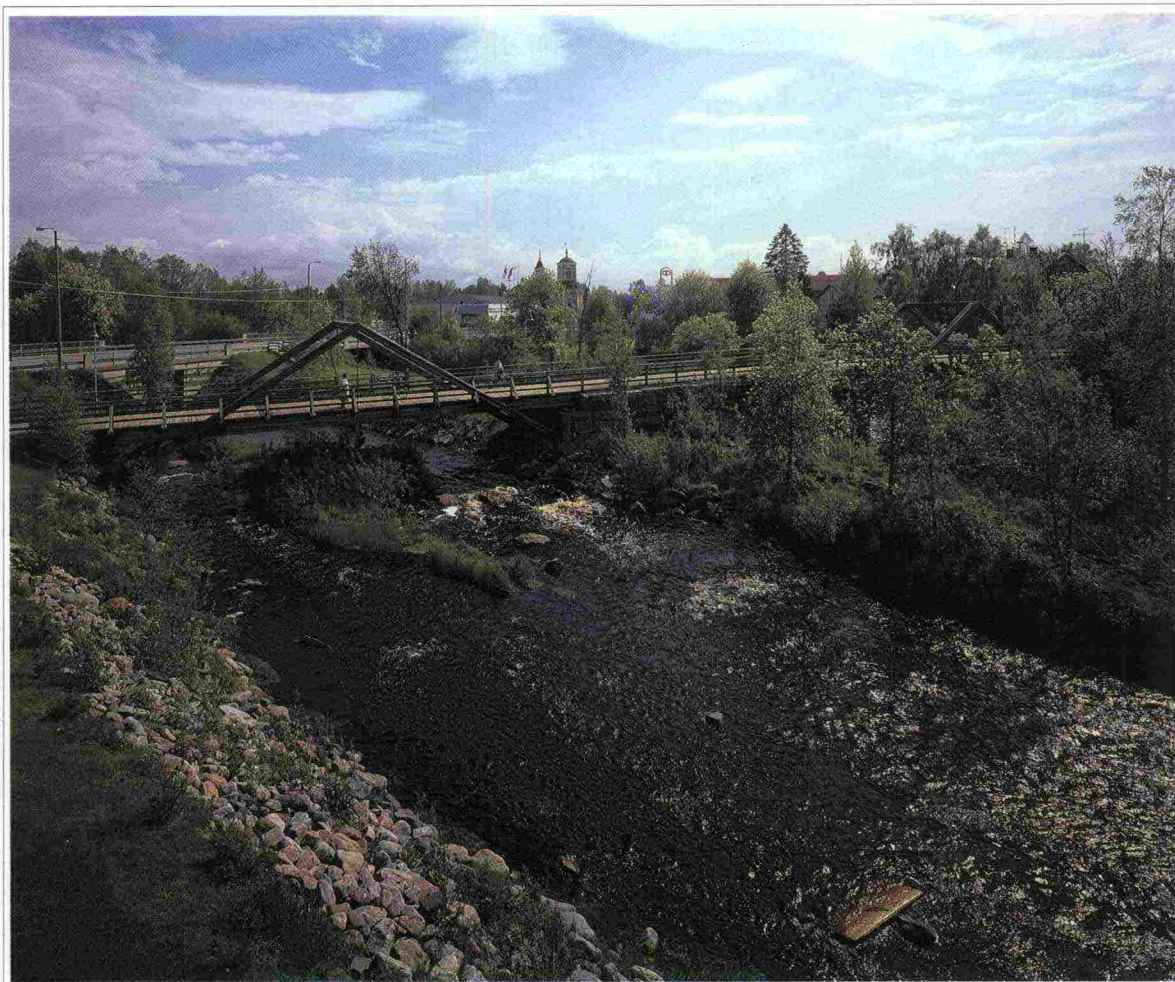
Tiepiirit ilmoittivat kilpailuun 17 hanketta. Voittajaksi valittiin valtatie 2:n parantaminen Tikkulan ja Tiilimäen välillä Porissa.

Kunniamaininnan saivat Kiteen - Korkeakankaan maantie, Multian kirkonkylän tiejärjestelyt ja Raumankarin kevyen liikenteen sillat Himangalla.

Ympäristöpainotteisen taajamatien ideakilpailu

Taajamateiden suunnittelun parantamiseksi tielaitos järjesti kilpailun ympäristöpainotteisen keskustatien suunnittelusta. Kohteena oli Ylistaron keskustatien parantamissuunnitelman ideointi.

Kilpailu antoi suuntaa taajamateiden suunnittelun kehittämiseksi ja taajamakuvan ja -rakenteen huomioonottamiselle tiensuunnittelussa. Saatiin myös ympäristöpainotteisten teiden ratkaisumalleja, jotka ovat sovellettavissa muuallekin kuin Ylistaroon.



Kuva: Simo Rista

Raumankarin kevyen liikenteen silloissa Himangalla yhdistyvät perinne ja nykyaika.

SUUNNITTELU ON YHTEISTYÖTÄ

Tielaitos käytti vuonna 1991 suunnitteluun rahaa noin 454 miljoonaa markkaa. Konsulttien tekemien töiden osuus oli 49 % suunnittelukustannuksista.

Tielaitos kehittää tiensuunnittelua osana yhdyskuntasuunnittelua. Suunnittelumenettelyä ja siihen liittyvää päätöksentekoa on parannettu. Yhteistyötä on lisätty erityisesti kaavoitukseen, muihin liikennemuotoihin ja ympäristökysymyksiin nähden.

Tiensuunnittelussa on lisätty kansalaisten ja yhteistyökumppaneiden osallistumismahdollisuuksia. Suunnitelmien esitystapoja on kehitetty ja on siirrytty vuorovaikutteiseen suunnitteluun.

Tavoitteena on avoin tiedonkulku suunnittelijoiden sekä päättäjien, yhteistyökumppaneiden ja

suuren yleisön kesken. Suunnittelutyötä tehdään tutuksi eri osapuolille. Samalla näitä aktivoidaan osallistumaan ratkaisujen kehittelyyn. Näin erilaiset näkemykset ja ongelmat saadaan tietoon ajoissa.

Tiensuunnittelu

Vuoden aikana vahvistettiin 198 tiesuunnitelmaa, joista liikenneministeriössä 18 ja tiehallituksessa 180. Suunnitelmat sisälsivät 625 km maanteitä, 222 km paikallisteitä ja 186 km erillisiä jalan- ja polkupyöräteitä.

Suurimmat valmistuneet tiesuunnitelmat olivat:
- Valtatie 3: Ojoinen - Parola (osa Helsinki - Tampere -moottoritietä),



Kuva: Simo Rista

Kevyt ja muu liikenne on erotettu onnistuneesti toisistaan Multian kirkonkylässä.

- valtatie 5: Iisalmen ohikulkutie,
- Kehä II: Tarvontie - Vanha Turuntie.

Tiesuunnitelmia edeltäviä merkittävien hankkeiden esisuunnitelmia tiehallituksessa käsiteltiin 23. Näistä liikenneministeriön kannanoton tai päätöksen saivat:

- valtatie 7: Koskenkylä - Kotka (pääsuuntaselvitys),
- valtatie 5: Vehmasmäki - Hiltulanlahti ja Siilinjärvi - Pöljä (yleissuunnitelmat),
- valtatie 4: Taimoniemi - Keski-Pohjanmaan piirin raja (toimenpidesuunnitelma),
- valtatiet 4 ja 8: Haaransilta - Kempele (yleissuunnitelma).

Sillansuunnittelu

Tielaitoksen sillansuunnittelu jatkui vuonna 1991 ennätysmäisen laajana. Se oli jo toisena vuonna peräkkäin noin kaksinkertaista 1980-luvun keskimääräiseen laajuuteen verrattuna. Rakennussuun-

nitelmia valmistui 289.

Yleis- ja rakennesuunnittelun kohteista tärkeimpiä olivat seuraavat:

- Hepojokilaakson silta, Piikkiö,
- Kärkistensalmen silta, Korpilahti,
- Puumalansalmen silta, Puumala,
- Suutarinkorvan silta, Rovaniemen mlk.,
- Utsjoen silta, Utsjoki (yhteinen hanke Norjan kanssa),
- valtatie 1 välillä Turku - Paimio: noin 50 siltaa,
- Kehä II välillä Matinsolmu - Turuntie: noin 100 siltaa,
- maantie 137 (Tuusulantie) välillä Maantiekylä - Hyrylä: 30 siltaa,
- valtatie 9 (Tampereen itäinen ohikulkutie): 25 siltaa,
- valtatie 4 välillä Linnanmaa - Kello: 11 siltaa.

Vuonna 1991 käytettiin siltojen rakentamiseen ennätykselliset 563 miljoonaa markkaa. Tällä rakennettiin kaikkiaan noin 250 siltaa. Huomattavim-



Kuva: Simo Rista

Lohjan Myllylammen taukopaikka uusine kalusteineen edustaa nykyaikaista käsitystä levähdysalueesta.

mat niistä valmistuivat Sulkavan Hakovirralle ja Suvannon kylään Pelkosenniemelle. Suomen pisimmän sillan, Tähtiniemen sillan rakennustyöt aloitettiin Heinolassa.

Tielaitoksessa on valmistunut ohje laadunvarmistuksesta konsulttien sillansuunnittelussa. Laatuvastuurakentaminen on otettu käyttöön useissa tiepiireissä. Siitä saadut kokemukset ovat olleet myönteisiä.

Tie 2010 - suunnitelma

Vuoteen 2010 ulottuva tienpidon pitkän ajan suunnitelmaluonnos valmistui. Tienpito käsittää teiden hoidon, ylläpidon ja kehittämisen. Tie 2010 -suunnitelmassa kerrotaan tienpidon yhteiskunnalliset ja toiminnalliset tavoitteet sekä laadulliset tavoitteet tieluokittain.

Tie 2010 -suunnitelma sisältää myös ehdotuksen tieluokituksen uudistamiseksi sekä valtatieverkon kehittämissuunnitelman.

Laajan yhteiskuntakäsittelyn perusteella tielaitos tarkistaa suunnitelman.

Valtatieverkon kehittämissuunnitelmaa koskevat päätökset voidaan tehdä vuoden 1992 aikana liikenneministeriössä. Muilta osin työ jatkuu vuoden 1993 puolella.

Liikennemuotojen välinen yhteistyö

Tiehallitus ja Valtionrautatiet selvittivät eri liikennemuotojen yhteistyön kehittämistä. Selvityksen perusteella esitetään matkakeskusjärjestelmän luomista Suomeen.

Henkilöliikenteen matkakeskuksissa yhdistyvät eri joukkoliikenneasemien palvelut sekä henkilöauto- ja joukkoliikenteen tarvitsema liityntäpysäköintijärjestelmä. Parhaimmillaan näin voidaan korvata osa uusista väyläinvestoinneista.

Yhteistyöselvitys käsitteli myös tavaraliikenteen yhdistettyjä kuljetuksia ja niiden teknisiä kehittämisellätyksiä.



Kuva: Heikki Heiniö

Lähes 6 000 kilometriä tietä sai uuden päällysteen vuonna 1991.

PÄÄLLYSTYSTYÖT

Teiden päällystäminen jatkui vilkkaana vuonna 1991. Tunnusomaista olivat rakennuttajalle edullinen päällysteiden hintataso ja uusien, vähän uutta massaa vaativien työmenetelmien kokeilu ja käyttöönotto.

Päällystystöitä tehtiin 775 miljoonalla markalla yhteensä 5 958 kilometriä. Tästä oli kestopäällystettä 2 995 kilometriä ja kevytpäällysteitä 2 412 kilometriä.

Lisäksi urien tasausjyrsintää tehtiin 69 kilometrin matkalla.

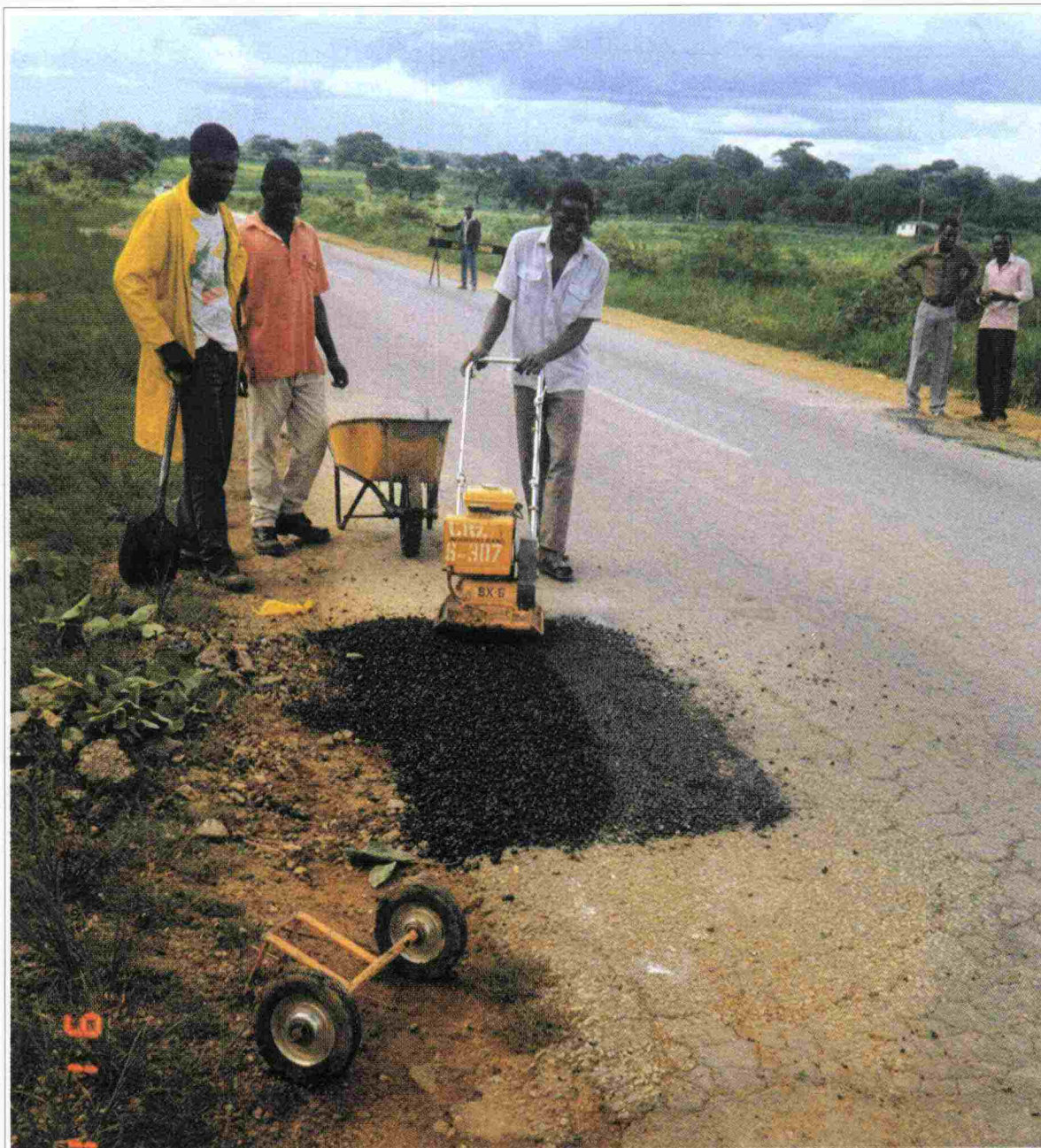
Päällysteistä osa oli uusioasfalttia ja -öljysoraa. Uusien työmenetelmien käyttöönotto mahdollisti asfaltin sekoittamisen päällystystyön yhteydessä tien päällä.

Betonitiet

Nurmijärven Karhunkorvessa rakennettiin 4,5 kilometrin pituinen betonitie kesällä 1991. Betonipäällyste kattaa moottoritien toisen ajoradan. Päällysteeksi valettiin 22 senttiä paksu betonilaatta, jonka alla on 12 sentin paksuudelta maabetonia.

Tämä on ensimmäinen kerta Suomessa, kun tienpäällysteenä käytettiin korkealujuuksista betonia. Tämän oletetaan kestävän erittäin hyvin nastarengaskulutusta.

Tiehallituksella on käynnissä selvitystyö korkealujuuksisten betoniteiden tuotannon edellytyksistä Suomessa.



Kuva: Pirjo Lappalainen

Tienparannusmenetelmät Sambiassa poikkeavat suomalaisista.

KANSAINVÄLISET YHTEYDET

Järjestösuhteet

Pohjoismaiden Tieteknillinen Liitto (PTL) on tielaitokselle keskeinen kansainvälinen yhteistyöelin. Laitos osallistuu liiton kaikkien 16 jaoston toimintaan. Vuonna 1991 osallistujia tielaitoksesta oli 60.

Suomi on liiton johtava maa vuosina 1989-92, ja liiton puheenjohtajana toimii tielaitoksen pääjohtaja Jouko Loikkanen. PTL:n liittohallituksen kokouksissa keskustellaan laajasti tielaitosten välisistä suhteista ja yhteisistä toimintalinjoista esimerkiksi EY:n ja Baltian maiden suhteen.

Permanent International Association of Road Congresses (PIARC) on vastaava maailmanlaajuisen liitto. Sen 19. kongressi järjestettiin syyskuussa Marokon Marrakeshissa. Kongressissa oli noin 3000 osanottajaa, joista noin 30 Suomesta. Kongressi ja siihen liittynyt näyttely johtivat sittemmin taitotiedon vaihtoon ja kaupallisen yhteistyön valmisteluun Marokon kanssa.

Maailmankongressin jälkeen nimettiin Suomen edustajat PIARC:in pysyviin komiteoihin seuraavaksi neljäksi vuodeksi Montrealin kongressiin asti. Kuudestatoista edustajasta yhdeksän on tielaitoksesta.

OECD-maiden tietutkimuksen johtoryhmä vahvisti kolmivuotisen tutkimusohjelmansa alkavaksi vuoden 1992 alusta. Suomi osallistuu tielaitoksen johdolla kuuteen uuteen tutkimus- tai seminaarihankkeeseen.

Lähialueyhteistyö

Nopeiden poliittisten muutosten tapahduttua Suomen lähialueilla tielaitos käynnisti ripeästi yhteistyön erityisesti Baltian maiden tielaitosten kanssa. Tärkeimpänä hankkeena on ollut tukea Helsingistä Tallinnan ja muiden Baltian maiden pääkaupunkien kautta Puolaan johtavan Via Baltica -tieyhteyden kehittämistä. Koulutusyhteistyötä on tarjottu erityisesti Viron tielaitokselle. Laitosten välisen yleissopimuksen pohjalta laadittiin kolmivuotinen toimintasuunnitelma. Se käsittää tienpidon koulutusta, harjoittelija- ja asiantuntijavaihtoa sekä tienpidon kone- ja laitetöitä. Tarkoituksena on myös auttaa virolaisia tierekisterin perustamisessa ja tienpidon pitkän ajan suunnitelman laadinnassa.

Yhteyksiä on kehitetty myös Suomen itärajan takaisten Karjalan, Pietarin ja Kuolan alueiden kanssa. Kuolan alueella on tutkittu useita rajan ylittäviä tiehankkeita. Niistä tärkeimmäksi on nousut Sallan - Kantalahden tie.

Eduskunta edellytti vuoden 1992 budjettikannanotossa, että tielaitos osallistuu aktiivisesti lähialueiden tielaitosten kanssa yhteistyöhön tieyhteyksien parantamiseksi raja-alueillamme ja myös Keski-Euroopan suuntaan.

Kehitysyhteistyö

Tielaitoksen kehitysyhteistyö supistui lievästi vuonna 1991. Investointeja rajoitettiin, ja laitoksen vientipalvelukeskus ei voinut aloittaa uusia hankkeita.

Aasiassa kehitysyhteistyökohteita oli Vietnamin, Bangladeshin ja Thaimaassa. Työt olivat lähinnä terminaali-, telakka-, sillanrakennus- ja vesiväylähankkeita. Afrikassa kohdemaita olivat Mosambik, Sambia, Tansania, Etiopia, Kenia ja Botswana. Näissä maissa tehtiin mm. tiestön parantamis- ja kunnossapitotöitä, parannettiin liikennejärjestelmiä ja turvallisuutta sekä jatkettiin sata- ja terminaalihankkeita.

Vuosi 1991 oli vientipalvelujen koulutuskeskuksen IHMen (Institute for Highway and Maritime Education) toinen toimintavuosi. Kehitysyhteistyökoulutuksen lisäksi tarjottiin koulutusta Itä-Euroopan maille.

Kaupallinen vienti

Mekong-joen kehittämistutkimus valmistui. Kiinassa järjestettiin helmikuussa talvikunnossapidon seminaari. Maailmanpankin kanssa aloitettiin Kiinassa kaksi uutta projektia. Marokon kanssa sovittiin liikenteen automaattisen mittausjärjestelmän toimittamisesta. Vuoden aikana tehtiin yhteensä seitsemän kaupallista tarjousta.

Kaupallista vientiä suunnattiin myös Itä-Eurooppaan. Muun muassa järjestettiin ensimmäinen kaupallinen rakennuttamiskurssi unkarilaisille.

VUODEN 1991 SUURIMMAT TIENRAKENNUSHANKKEET

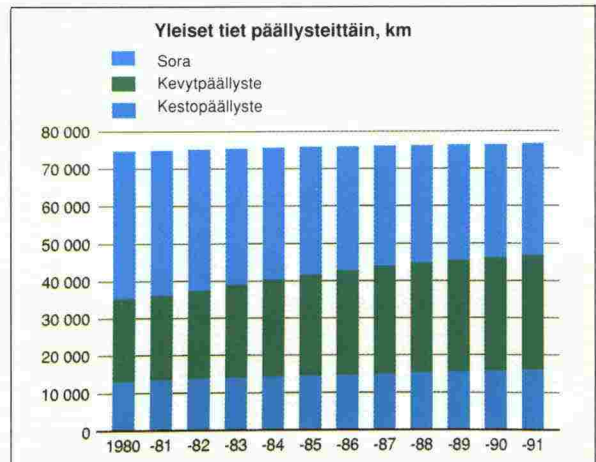
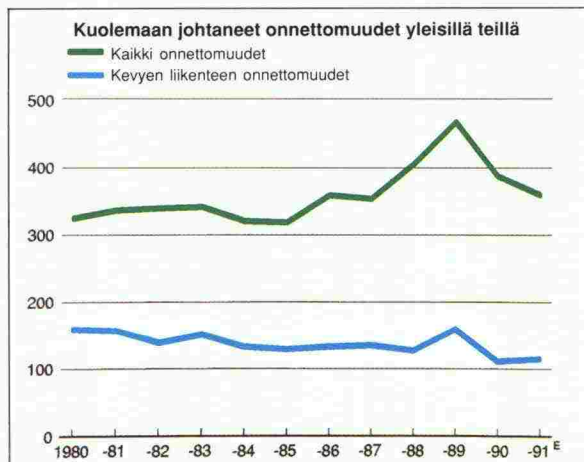
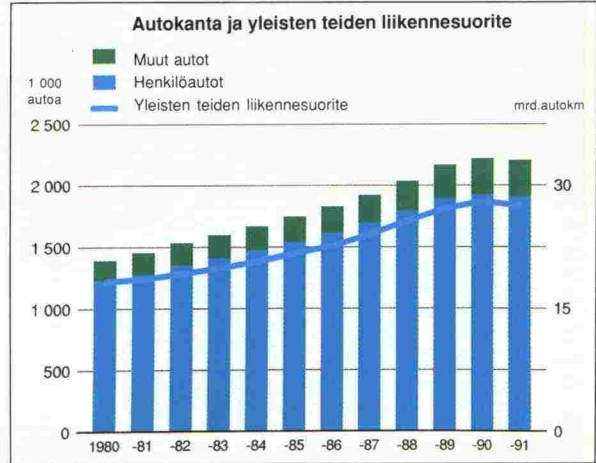
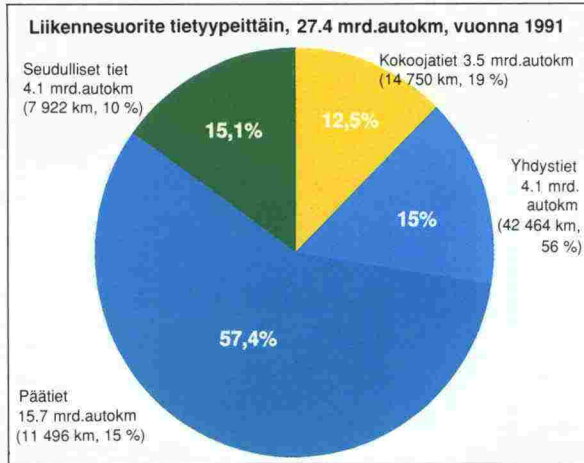
Tie	Hanke	Kust.- arvio (Mmk)	Valmis liiken- teelle
Valtatiet			
1	Paimio - Turku -moottoritie	1060	1996
3	Keimola - Hämeenlinna -moottoritie 1)	1177	1993
	Rautaharkon eritasoliittymä (Tampere)	75	1992
	Helsingby - Pitkämäki (Vaasa)	197	1994
4	Pukinniittu - Pumperi (Jyväskylästä etelään)	96	1992
	Kello - Räinänpää (Oulusta pohjoiseen)	267	1993
	Rovaniemi - Saarenkylä (+ kantatie 81)	150	1996
5	Myllykylä - Heinolankylä (Heinola)	409	1993
	Pitkälampi - Jynkkä (Kuopiosta etelään)	96	1992
	Vuorela - Siilinjärvi (Kuopiosta pohjoiseen)	285	1992
7	Otsola - Summa (Kotkasta itään)	332	1994
9	Lakalaiva - Alasjärvi (Tampere)	403	1994
12	Hälvälä - Soramäki (Hollola)	70	1993
Kantatiet			
40	Raisiolampi - Kausela (Turun ohikulkutie)	414	1995
50	Tikkurila - Hakunila (Kehä III, Vantaa)	347	1993
51	Kirkkonummi	93	1991
	Haukilahti - Helsingin raja	197	1994
60	Heparo - Voikkaa (Kouvola pohjoiseen)	106	1991
67	Rintalanmäki - Itikka (Seinäjoki)	67	1992
Maantiet			
137	Valkoiselähteentie - Hyrylä (Tuusulantie)	415	1994
624	Petäjävesi - Multia	68	1993

1) Kahden tiepiirin hanke

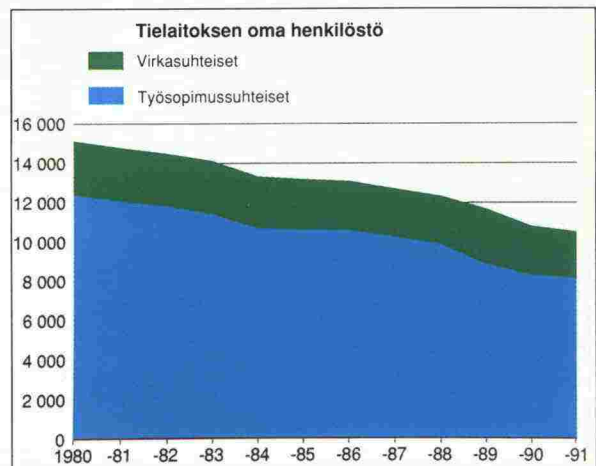
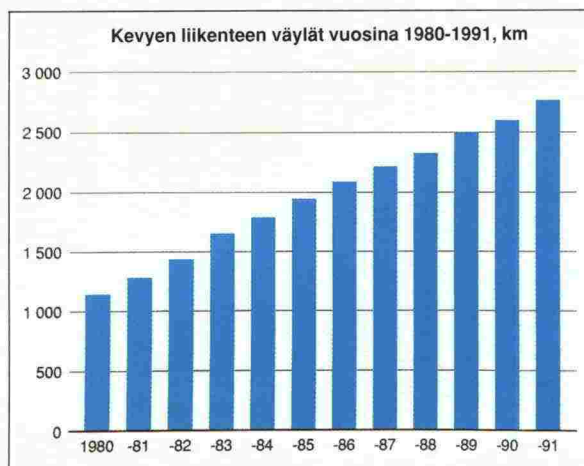
TIELAITOKSEN KUSTANNUSLASKELMA

Yleis- ja yhteiskustannukset	Mmk
Yleiskustannukset	529
Hoidon ja kunnostuksen yhteiskustannukset	475
Perustienpidon toimenpidekustannukset	
Hoito	757
Kunnostus	991
Peruskorjaukset	665
Liikenneympäristön parantaminen	310
Tie- ja siltasuunnittelu	307
Tieverkon kehittäminen	
Pääteiden kehittäminen	1213
Pääkaupunkiseudun kehittäminen	110
Muiden teiden kehittäminen	347
Tie- ja siltasuunnittelu	251
Maa-alueet ja korvaukset	234
Maksulliset palvelut	20
Teiden kunnossapidon kustannukset	6210
Laskennalliset vähennyserät	
Poistot	-173
Korot	-86
Laskennalliset vuokrat	-25
Tienpidon menot	5926
Käyttöomaisuusinvestoinnit	
Talonrakennukset	32
Kalustohankinnat	174
Käytetyt määrärahat	6132

AVAINTIETOJA



^{E)} ennakkotieto 30.3.1992

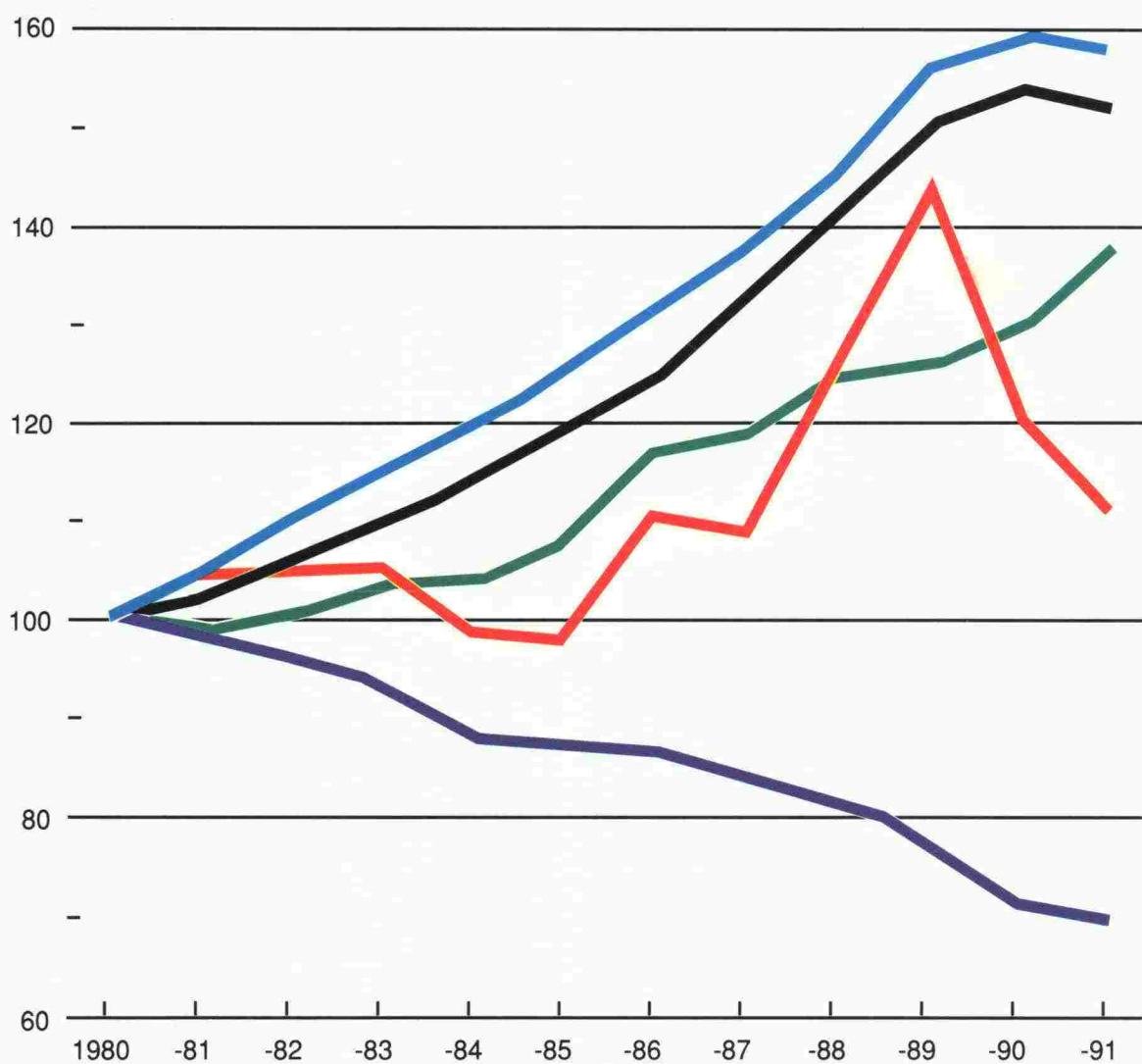
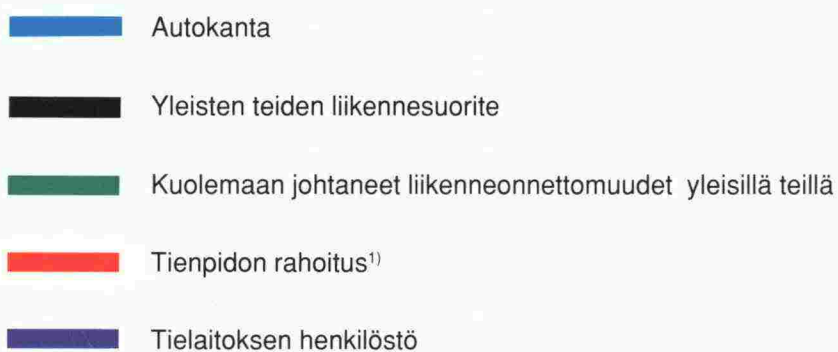


UUDET 1982-1991	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Suomen autokanta (1000 autoa)	1 533	1 598	1 668	1 747	1 829	1 920	2 034	2 167	2 218	2 204
henkilöautot	1 352	1 410	1 474	1 546	1 620	1 699	1 796	1 897	1 926	1 910
muut autot	181	188	194	201	209	221	238	270	292	294
Yleisten teiden liikennesuorite (mrd. autokm)	19,1	19,8	20,6	21,6	22,5	23,9	25,6	27,1	27,9	27,4
henkilöautot	15,6	16,2	16,9	17,8	18,4	19,7	21,3	22,6	23,1	22,9
muut autot	3,5	3,6	3,7	3,8	4,1	4,2	4,3	4,5	4,8	4,5
Tieliikenneonnettomuudet yleisillä teillä	4 105	4 230	4 110	4 252	4 433	4 144	4 784	4 831	4 290	4 106
Yleiset tiet, km (ei sis. rampeja ja lauttavälejä)	75 214	75 422	75 601	75 800	75 955	76 091	76 196	76 372	76 407	76 631
valtatiet	7 393	7 394	7 408	7 420	7 426	7 432	7 437	7 461	7 458	7 457
kantatiet	3 682	3 778	3 773	3 790	3 960	3 955	3 991	4 033	4 032	4 039
muut maantiet	29 332	29 263	29 389	29 432	29 319	29 408	29 414	29 373	29 399	29 428
paikallistiet	34 806	34 987	35 031	35 158	35 251	35 296	35 354	35 505	35 517	35 707
Päällystetilanne, km (ei sis. rampeja)										
kestopäällyste	13 877	14 150	14 381	14 558	14 729	14 993	15 345	15 598	15 756	16 078
kevytpäällyste (öljysora yms.)	23 768	25 040	26 113	27 260	28 259	29 052	29 615	30 096	30 562	30 877
sora	37 569	36 232	35 107	33 981	32 967	32 046	31 237	30 681	30 089	29 676
Kevyen liikenteen väylät	1 437	1 652	1 788	1 945	2 087	2 215	2 326	2 496	2 598	2 763
Valaistut tieosat	5 775	6 101	6 320	6 595	6 844	7 071	7 447	7 822	8 157	8 432
Sillat (ei sis. putkisilloja)	8 874	8 971	8 993	9 068	9 089	9 150	9 238	9 318	9 332	
painorajoitetut	593	417	437	399	365	327	305	526	478	
Lauttapaikat	87	88	84	77	69	68	67	66	65	62
Tienpidon rahoitus milj.mk										
käyvin hinnoin	2 842	3 176	3 355	3 624	4 017	4 267	4 719	5 137	5 580	6 140
vuoden 1991 kustannustasossa (tr-ind. 134 (1985=100))	4 465	4 611	4 625	4 790	5 200	5 294	5 547	5 596	5 752	6 140
Tarvikkeet ja tarveaineet milj. mk (v. 1991 kustannustaso)	416	457	452	466	419	406	440	469	503	485
Tielaitoksen henkilöstö	14 495	14 108	13 320	13 200	13 092	12 706	12 319	11 687	10 777	10 481
Oma kunnossapitokalusto, kpl										
tiehöylät	582	573	555	535	515	505	498	486	482	461
kuorma-autot (raskaat)	934	906	909	897	874	855	836	830	812	769
pyörätraktorit	447	444	412	385	367	344	312	279	263	258
pyöräkuormaimet	157	166	184	183	181	176	191	192	201	200
Kehitysyhteistyöprojektit milj. mk (v. 1991 kustannustaso)	71	63	41	62	75	116	146	169	167	165

¹⁾ Tilastointi muuttunut



Kehitystietoja vuosilta 1980-1991 (1980=indeksi 100)



¹⁾ Vuoden 1991 kustannustaso



Tiehallitus

Opastinsilta 12
Postiosoite PL 33, 00521 Helsinki
Puhelinvaihte (90) 1541
(6.7.1992 alkaen (90) 148721
Telex Vp 121108

Telefax Esikunta _____	(90) 154 2020	(90) 1487 2020
Telefax H-os./palvelupiste _____	(90) 154 2698	(90) 1487 2698
Telefax H-os. _____	(90) 154 2970	(90) 1487 2970
Telefax H-os./viestintä _____	(90) 154 2165	(90) 1487 2471
Telefax S-os. _____	(90) 154 2395	(90) 1487 2395
Telefax S-os. _____	(90) 154 2236	(90) 1487 2236
Telefax S-os. _____	(90) 154 2803	(90) 1487 2803
Telefax T-os. _____	(90) 154 3038	(90) 1487 2604
Telefax T-os. _____	(90) 154 2662	(90) 1487 2662
Telefax T-os. _____	(90) 154 2832	(90) 1487 2832
Telefax T-os. _____	(90) 154 2449	(90) 1487 2449
Telefax Tie-Data _____	(90) 154 2257	(90) 1487 2257
Telefax Vp _____	(90) 154 2775	(90) 1487 2775
Telefax kirjasto _____	(90) 154 2652	(90) 1487 2652

6. 7. 92 alkaen

Tiepiirit

Postiosoite

Puhelin

Telefax

Uudenmaan tiepiiri _____	Opastinsilta 12 PL 70 00521 Helsinki	6. 7. 92 alk.	(90) 1541 (90) 1487 221 (90) 1481 356 6. 7. 92 alk. (90) 1487 3200
Turun tiepiiri _____	Yliopistonkatu 34 PL 636 20101 Turku		(921) 677 611 (921) 677 823
Hämeen tiepiiri _____	Åkerlundinkatu 5 B PL 376 33101 Tampere		(931) 512 111 (931) 512 266
Kymen tiepiiri _____	Kauppamiehenkatu 4 PL 13 45101 Kouvola		(951) 2761 (951) 13 273
Mikkelin tiepiiri _____	Raatihuoneenkatu 5 PL 114 50101 Mikkeli		(955) 1911 (955) 213 454
Pohjois-Karjalan tiepiiri _____	Torikatu 36 A PL 63 80101 Joensuu		(973) 1411 (973) 141 2199
Kuopion tiepiiri _____	Maaherrankatu 27 PL 1117 70101 Kuopio		(971) 199 111 (971) 199 399
Keski-Suomen tiepiiri _____	Matarankatu 4 PL 58 40101 Jyväskylä		(941) 694 211 (941) 694 338
Vaasan tiepiiri _____	Korsholman puistikko 44 PL 93 65101 Vaasa		(961) 326 4111 (961) 124 316
Keski-Pohjanmaan tiepiiri _____	Valtakatu 4 PL 79 84101 Ylivieska		(983) 42 921 (983) 420 651
Oulun tiepiiri _____	Ratakatu 13 PL 261 90101 Oulu		(981) 310 9011 (981) 310 9205
Kainuun tiepiiri _____	Kalliokatu 4 PL 78 87101 Kajaani		(986) 1631 (986) 163 248
Lapin tiepiiri _____	Hallituskatu 1-3 PL 194 96101 Rovaniemi		(960) 2941 (960) 294 383

Vastaava toimittaja: *Reijo Hukkanen*

Ulkoasu: *Airi Lehtonen*

Kansikuvat: *Pentti Valmunen*

Kirjapaino: *Kainuun Sanomain Kirjapaino Oy, Kajaani*



Tielaitoksen organisaatio 1.1.1992

Tielaitos vastaa yleisistä teistä
ja luo tienkäyttäjille edellytyksiä
turvalliseen ja sujuvaan
liikkumiseen

